Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3716**

16. Wahlperiode 27. 11. 2006

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Dorothee Menzner, Dr. Gesine Lötzsch, Dr. Dietmar Bartsch, Karin Binder, Heidrun Bluhm, Eva Bulling-Schröter, Roland Claus, Lutz Heilmann, Hans-Kurt Hill, Katrin Kunert, Michael Leutert, Dr. Ilja Seifert, Dr. Kirsten Tackmann und der Fraktion DIE LINKE.

S-Bahn-Unfall im Bahnhof Berlin Südkreuz

Im Bahnhof Berlin Südkreuz hat sich am Montag, dem 20. November 2006, ein Auffahrunfall ereignet. Ein S-Bahn-Zug war im Bahnsteigbereich auf einen Zug geprallt, der nur aus einem Spezialtriebwagen zum Messen der Gleise bestand. Mehr als 30 S-Bahn-Fahrgäste sind verletzt worden, zwei davon schwer. Unklar ist, weshalb die Sicherheitsvorschriften der Bahn den Unfall nicht haben verhindern können. Dem Eisenbahnbundesamt obliegt die fachliche Untersuchung von gefährlichen Ereignissen auf Bundesschienenwegen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus dem Umstand, dass jeder Zug bei einer Fahrt in das Gleis, auf dem sich im Bahnhof Südkreuz der Unfall zutrug, nicht nur ein Signal, sondern zwei zu passieren hat?

   Das eine steht direkt am Bahnsteiganfang, das andere rund 150 Meter davor – hätten nicht beide bei besetztem Gleis Halt zeigen und durch die Fahrsperren Zwangsbremsungen auslösen müssen?

2. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung vor, weshalb der S-Bahnzug im Bahnhof Südkreuz mit vergleichsweise hoher Geschwindigkeit aufgeprallt sein muss, weil der Messtriebwagen, der weit schwerer als ein S-Bahnwagen ist, etwa 40 Meter bewegt und dabei beschädigt wurde?

   a) Konnte die S-Bahn bei glatter Schiene nicht wirksam bremsen?

   b) Hatte der Messzug die Schiene verunreinigt?

   c) Versagte die elektronische Bremssteuerung des S-Bahnzuges?

   d) Hätte eine separate, druckluftgesteuerte Bremse den Unfall verhindern oder den Schaden mindern können?

3. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von Vorfällen, bei denen die elektronische Bremssteuerung eines Zuges zwar versagt, eine zusätzliche druckluftgesteuerte Bremse aber Unfälle verhindert hat (bitte gegebenenfalls Orts- und Zeitangaben für Vorfälle dieser Art auf den Schienenwegen des Bundes während der vergangenen sechs Jahre nennen)?

4. Welche Kenntnisse hat die Bundesregierung von Vorfällen, bei denen Signal- und Sicherungsanlagen durch einen Messzug gestört wurden (bitte gegebenenfalls Orts- und Zeitangaben für Vorfälle dieser Art auf den Schienenwegen des Bundes während der vergangenen sechs Jahre nennen)?
5. Auf Basis welcher Regelungen (bitte einzeln erläutern) dürfen Fahrdienstleitung und Lokführer bei der Fahrt eines Messzuges Entscheidungen treffen, um einen davor oder dahinter fahrenden Zug vor einem Auffahrunfall zu schützen?
6. Welche rechtlichen und betrieblichen Vorschriften gelten, um einen längeren Gleisabschnitt für den nachfolgenden Zug so lange zu sperren, bis ein Messzug bei seiner Fahrt den nächsten vor ihm liegenden Fahrdienstleiterposten passiert hat?
7. Welche Vorschriften, die von den heute gültigen abweichen, hat es in den vergangenen 15 Jahren gegeben, um einen Gleisabschnitt für den nachfolgenden Zug so lange zu sperren, bis ein Messzug bei seiner Fahrt den nächsten voraus liegenden Fahrdienstleiterposten passiert hat?
8. Welche Prüf-, Abnahme- und Zulassungsverfahren und welche regelmäßigen Kontrollauflagen gelten in der Bundesrepublik Deutschland, um bei Störung oder Fremdbeeinflussung von Signal- und Sicherungsanlagen gefährliche Vorkommnisse auszuschließen?
9. Welche Eisenbahn-Unfälle und welche dabei entstandenen Schäden sind der Bundesregierung bekannt, deren Ursache darin lag, dass auf einer Strecke ein Sensor Daten fehlerhaft erfasst hatte, sie aber durch mehrere Rechner eines Stellwerks nicht als falsch erkannt, sondern verarbeitet wurden (bitte gegebenenfalls Orts- und Zeitangaben für Vorfälle dieser Art auf den Schienenwegen des Bundes während der vergangenen sechs Jahre nennen)?
10. Wer haftet bei Schäden, die entstehen, wenn auf einer Strecke ein Sensor Daten fehlerhaft erfasst, diese dann aber durch mehrere Rechner in einem Stellwerk nicht als falsch erkannt, sondern verarbeitet werden?

Berlin, den 27. November 2006

Dr. Gregor Gysi, Oskar Lafontaine und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333